

Dziennik Zarządzeń

Polskich Kolei Państwowych

Warszawa, 15 grudnia 1950 r. | Nr 8 | Poz. 79—89

TREŚĆ:

DZIAŁ OGÓLNY.

79

Zarządzenie Dyrektora Genearlnego Kolei Państwowych z dnia 7 grudnia 1950 r. o podporządkowaniu oddziałom elektrotechnicznym k. p. biur telegrafu oraz central telefonicznych, nieobsługiwanych przez służbę ruchu.

Niniejszym zarządza się:

§ 1. 1. Biura telegrafu, obejmujące korespondencyjne aparaty telegraficzne oraz centrale telefoniczne w siedzibach DOKP i oddziałów k. p. oraz na stacjach, a nie przeznaczone dla potrzeb służby ruchu i przez nią nie obsługiwane, podporządkowuje się wraz z obsługą bezpośrednio właściwym terenowo oddziałom elektrotechnicznym k. p., jako posterunki liniowe Oddziałów Elektrotechnicznych.

2. Ilość i siedziby biur telegrafu w poszczególnych okręgach ustalają właściwi dyrektorzy okręgu k. p.

§ 2. 1. Pracą biura telegrafu kieruje kierownik lub st. telegrafista, w zależności od zakresu czynności danego biura i ilości personelu w nim zatrudnionego.

2. W przypadku jednoosobowej obsady biura telegrafu, czynności st. telegrafisty spełnia telegrafista.

3. W skład biura telegrafu wchodzą oprócz kierownika biura, względnie st. telegrafisty, zmianowi st. telegrafiści, telegrafiści i telefoniści oraz woźni (doręczyciele telegramów).

§ 3. Techniczną konserwację urządzeń telegraficznych i telefonicznych biur telegrafu, wykonują właściwe terenowo odcinki teletechniczne lub sygnałowe.

§ 4. 1. W działach teletechnicznych DOKP tworzy się referaty ruchu telekomunikacyjnego, do zakresu działania których należą:

1) sprawy organizacji i kontroli służby telegraficznej i telefonicznej, z wyjątkiem spraw należących do służby ruchu, a związanych z zapowiadaniem pociągów w drodze telegraficznej lub telefonicznej,

2) sprawy wyznaczania i kasowania stacji do wykonywania pomocniczej służby telegraficznej w zakresie przyjmowania telegramów płatnych (prywatnych), w porozumieniu ze służbą ruchu,

3) prowadzenie rozrachunków z Dyrekcjami Okręgów Poczt i Telegrafów za telegramy prywatne i rozmowy telefoniczne pocztowe,

4)) sprawy szkolenia pracowników służby telegraficznej i telefonicznej oraz ewidencja rezerw przeszkolonych,

5) zestawienia i analiza statystyki obciążenia obwodów telegraficznych i telefonicznych na podstawie miesięcznych sprawozdań oddziałowych,

6) opracowywanie wniosków i zarządzeń o drogach przebiegu korespondencji w wypadkach uszkodzeń i awarii.

Treść wyżej podanych punktów zastępuje treść punktów 14)—18), wyszczególnionych w ust. 3 § 9 przepisów o szczegółowym zakresie działania DOKP. (Dz. Urz. M. K. Nr 3 z 1947 r. poz. 13).

2. W oddziałach elektrotechnicznych k. p. tworzy się referaty ruchu telekomunikacyjnego, do zakresu działania których należą:

1) administracja, organizacja i kontrola pracy **biur** telegrafu, obejmujących korespondencyjne aparaty telegraficzne oraz centrale telefoniczne, podległe służbie elektrotechnicznej w obrębie oddziału elektrotechnicznego,

2) prowadzenie racjonalnej i celowej gospodarki materiałami piśmiennymi i drukami przeznaczonymi dla eksploatacji w biurach telegrafu,

3) opracowywanie ostatecznych wyników pracy poszczególnych pracowników biur telegrafu dla sporządzenia list płacy na premię telekomunikacyjną oraz wykazu dyżurów nocnych dla wypłaty wynagrodzenia za służbę nocną,

4) prowadzenie dochodzeń służbowych w wypadkach naruszania przepisów o wymianie korespondencji telegraficznej i telefonicznej,

5) sprawdzanie regularności przelewów do kas stacyjnych należności za telegramy płatne,

6) opracowywanie wniosków w sprawach otwarcia lub zamknięcia stacji telegraficznych w ramach pomocniczej służby telegraficznej (korespondencji płatnej),

7) opracowywanie oddziałowych sprawozdań statystycznych miesięcznych odnośnie obciążenia przewodów i wymiany korespondencji telegraficznej,

8) sprawy szkolenia pracowników służby telegraficznej i telefonicznej,

9) sprawy wyznaczania zastępstwa za chorych i urlopowanych w służbie telegraficznej i telefonicznej w porozumieniu z kierownikami biur telegrafu.

3. W związku z ust. 1 i 2 — w okólniku M. K. z dnia 31 maja 1949 r. Nr PU-403-45-49 w sprawie organizacji referatów w DOKP i podległych jednostkach organizacyjnych:

1) w ust. 7 (na str. 8) w Dziale Teletechnicznym w rubr. 2 na końcu dodaje się wyrazy „4. Ruchu Telekomunikacyjnego", a w rubr. 3 w pkt. 1) po wyrazach „Ogólno - techniczny" skreśla się wyrazy „i ruchu telekomunikacyjnego",

2) w ust. 7 (na str. 9) w Oddziale Elektrotechnicznym w rubr. 3 na końcu wstawia się wyrazy „Ruchu Telekomunikacyjnego".

§ 5. Obsługę w zakresie telegrafu i telefonów Dyrekcji Generalnej K. P. i Ministerstwa Komunikacji wykonuje Biuro Telegrafu przy DGKP, podległe bezpośrednio Oddziałowi Elektrotechnicznemu K. P. Warszawa-Zachodnia i będące jego posterunkiem liniowym.

§ 6. Reorganizacja określona w §§ 1 i 5 nie może być powodem zwiększenia odnośnych etatów w planie zatrudnienia na rok 1951.

§ 7. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1951 r. Jednocześnie na podstawie upoważnienia Ministra Komunikacji (§ 1 zarządzenia z dnia 14 lipca 1949 r. Dz. Urz. M. K. Nr 10, poz. 246) uchyla się moc obowiązującą zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 17 lutego 1947 r. o przekazaniu służbie elektrotechnicznej central telefonicznych i telegraficznych itp. (Dz. Urz. M. K. Nr 3, poz. 17).

Nr Or. 2-095/2/50.

Dyrektor Generalny Kolei Państwowych: **Inż. A. Bader**

80

Zarządzenie Dyrektora Generalnego Kolei Państwowych z dnia 23 listopada 1950 r. o zatwierdzeniu „Warunków technicznych dostawy i odbioru wyrobów gumowych dla PKP (Nr Z. 209)".

Niniejszym zatwierdza się „Warunki techniczne dostawy i odbioru wyrobów gumowych dla PKP (Nr Z. 209)", które ukażą się w osobnym wydaniu.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia. Równocześnie na podstawie upoważnienia Ministra Komunikacji (§ 1 zarządzenia z dnia 14 lipca 1949 r. — Dz. Urz. M: K. Nr 10, poz. 246) uchyla się moc obowiązującą tymczasowych warunków technicznych dostawy wyrobów gumowych (Dz. Urz. M. K. z 1936 r. Nr 44, poz. 219) oraz warunków technicznych dostawy gumowych płyt chodnikowych (Dz. Urz. M. K. z 1936 r. Nr 51, poz. 254).

Nr VIII. 4b. 66/13/50.

Dyrektor Generalny Kolei Państwowych: **Inż. A. Bader**

81

Okólnik Dyrektora Generalnego Kolei Państwowych z dnia 7 grudnia 1950 r. o zmianie okólnika z dnia 22 czerwca 1950 r. w sprawie przydziału mleka niektórym kategoriom pracowników PKP.

W wykazie pracowników PKP, wykonywujących pracę w szkodliwych dla zdrowia warunkach, którym przysługuje mleko, stanowiącym załącznik do okólnika Dyrektora Generalnego K. P. z dnia 22 czerwca 1950 r. (Dz. Z. PKP Nr 4, poz. 34 i Nr 7. poz. 63) dodaje się następującą pozycję:

Nr porz. 31. służba mechaniczna, czyściciel wagonów i sprzątaczka wagonów, narażeni na szkodliwe działanie pyłu, 1/4 litra mleka dziennie.

Wydawanie mleka wyżej wymienionym pracownikom należy rozpocząć od dnia 1 stycznia 1951 r.

Nr Zp 3c/29-41/50.

Dyrektor Generalny Kolei Państwowych: **Inż. A. Bader**

DZIAŁ SŁUŻBY HANDLOWEJ.

82

Zarządzenie Dyrektora Generalnego Kolei Państwowych z dnia 7 grudnia 1950 r. o zmianie „Przepisów służbowych dla rewizorów pociągów — (Nr H. 23)".

Na podstawie upoważnienia Ministra Komunikacji (§ 1 zarządzenia z dnia 14 lipca 1949 r. Dz. Urz. M. K. Nr 10, poz. 246) zarządza się co następuje:

§ 1. W „Przepisach służbowych dla rewizorów pociągów — (Nr H. 23)", zatwierdzonych zarządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 19 czerwca 1946 r. (Instrukcje Handlowo - Taryfowe Nr 9, poz. 29), zmienionych zarządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 11 marca 1949 r. (Dz. Urz. M. K. Nr 6, poz. 118) oraz zarządzeniem Dyrektora Generalnego Kolei Państwowych z dnia 12 grudnia 1949 r. (Dz. Zarz. PKP z 1950 r. Nr 1, poz. 7) wprowadza się zmiany następujące:

1) W wykazie porządkowym zmian i uzupełnień (str. 5) dotychczasową treść rubryki drugiej „Instrukcje Handlowo - Taryfowe" zastępuje się treścią „Dziennik Zarządzeń PKP",

2) w „objaśnieniach skrótów" (str. 5) w wierszu czwartym od góry przy skrócie „Dz. T. i Z. K." zmienia się objaśnienie „Dziennik Taryf i Zarządzeń Kolejowych" na „Dziennik Taryf i Zarządzeń Komunikacyjnych" oraz w porządku alfabetycznym dodaje się skrót „Dz. Z. PKP" i obok w tym samym wierszu—„Dziennik Zarządzeń Polskich Kolei Państwowych (wydawnictwo Dyrekcji Generalnej K. P.)",

3) w § 10: a) w ust. 1 lit. b) na końcu zdania stawia się przecinek i dodaje się wyrazy: „jeżeli odcinki kontrolne są stosowane przy tych biletach",

b) w ust. 1 lit. d) po wyrazach „ustalonym wzorem" zamieszcza się przecinek oraz skreśla się wyrazy „i czy zawierają na okładkach podpis posiadacza";

4) w § 14 ust. 3 wyrazy „300 zł," zastępuje się wyrazami: „9 zł";

5) w § 16: a) w ust. 2 w zdaniu pierwszym skreśla się wyrazy „(patrz jednak pkt. 3)";

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Również z rodzinami osób wojskowych, Służby Bezpieczeństwa Publicznego (w tym Milicji Obywatelskiej i Straży Więziennej) oraz z rodzinami pracowników państwowych, uprawnionymi do ulg przejazdowych na podstawie obowiązujących przepisów taryfowych, należy postępować w sposób, przewidziany powyżej w ust. 2";

6) w § 19: a) w ust. 1 w wierszu drugim i trzecim od dołu wyrazy „według tabeli P" zastępuje się wyrazami: „ze zniżką 50%";

b) w ust. 3 w wierszu czwartym od góry wyrazy „według tabeli opłat P" zastępuje się wyrazami „według tabeli opłat ulgowych ze zniżką 50%", w wierszu szóstym wyrazy „150 zł" zastępuje się wyrazami „4.50 zł", w wierszu dziewiątym wyrazy „50 zł" zastępuje się wyrazami „1.50 zł", a w zdaniu ostatnim wyrazy „(50 zł)" zastępuje się wyrazami „(1.50 zł)".

§ 2. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Nr II. 7c/721/6/50.

Dyrektor Generalny Kolei Państwowych: **Inż. A. Bader**

83

Zarządzenie Dyrektora Generalnego Kolei Państwowych z dnia 10 grudnia 1950 r. o zatwierdzeniu „Przepisów służbowych o przewozie przesyłek gospodarczych i służbowych PKP — (Nr H. 4)".

Niniejszym zatwierdza się „Przepisy służbowe o przewozie przesyłek gospodarczych i służbowych Polskich Kolei Państwowych — (Nr H 4)".

Przepisy te wchodzą w życie z dniem 1 stycznia 1951 r. i ukażą się w osobnym wydaniu.

Równocześnie uchyla się na podstawie upoważnienia Ministra Komunikacji (§ 1 zarządzenia z dnia 14 lipca 1949 r. — Dz. Urz. M. K. Nr 10, poz. 246) moc obowiązującą „Przepisów służbowych o przewozie przesyłek służbowych i gospodarczych Polskich Kolei Państwowych — (Nr H. 4)", zatwierdzonych zarządzeniem Ministra Komunikacji z dnia 19 grudnia 1947 r. (Dz. Urz. M. K. z 1948 r. Nr 12, poz. 219) wraz z późniejszymi zmianami.

Nr II — 3c — 235/28/50.

Dyrektor Generalny Kolei Państwowych: **Inż. A. Bader**

DZIAŁ SŁUŻBY MECHANICZNEJ.

84

Zarządzenie Dyrektora Generalnego Kolei Państwowych z dnia 28 listopada 1950 r. o zapobieganiu wypadkom na strzeżonych przejazdach kolejowych.

Dyrekcja Generalna K. P. stwierdziła, że na znacznej ilości przejazdów strzeżonych rogatki nie są zamykane przed przejściem pociągów, co niejednokrotnie spowodowało wypadki najechania pociągów na ludzi i pojazdy; pociągnęło to za sobą znaczne straty dla PKP z tytułu wypłaty odszkodowań za wypadki, powstałe z winy PKP.

Stan powyższy nie może być nadal tolerowany i należy wszcząć energiczną walkę z podobnymi przewinieniami dróżników przejazdowych, pociągającymi za sobą utratę życia i mienia obywateli.

W celu zapobieżenia temu na przyszłość, Dyrekcja Generalna K. P. wprowadza stałą kontrolę zamykania rogatek, a to przez zobowiązanie maszynistów pociągowych do składania raportów o każdym stwierdzonym przypadku niezamknięcia rogatki przed przejściem pociągu.

Dyrekcje o.k.p. zamówią we własnym zakresie i zaopatrzą wszystkich maszynistów parowozowych w bloczki raportów o niezamkniętych rogatkach formatu B 6 (katalog Z 6 druków ujednostajnionych) według wzoru podanego w załączniku do niniejszego zarządzenia. Karty bloczka powinny być zaopatrzone cechą PKP, serią M, nr 80, a raporty numerowane.

Maszynista składa raport niezwłocznie po powrocie z jazdy do parowozowni macierzystej. Parowozownia przesyła raport każdego dnia bezpośrednio do odpowiednich oddziałów drogowych (niezależnie od jej przynależności do dyrekcji o.k.p.), które wyciągają konsekwencje w stosunku do opieszałych w służbie dróżników przejazdowych.

Niezwłocznie po pierwszym stwierdzeniu niezamknięcia rogatek należy udzielić dróżnikowi przejazdowemu upomnienia za jego zaniedbanie się w służbie z uprzedzeniem surowego ukarania na przyszłość.

Powtórne stwierdzenie takiego przewinienia powinno być bezwzględnie karane i to surowo — w tempie przyśpieszonym. Niedbałych dróżników należy usuwać od obsługi przejazdów.

Dyrekcje o.k.p. wydadzą zarządzenia, by dróżnicy przejazdowi zostali powiadomieni o wprowadzeniu kontroli zamykania rogatek i pouczeni o ciążących na nich obowiązkach i o odpowiedzialności za niezamknięcie rogatek.

Drużyny parowozowe należy pouczyć o obowiązku sumiennego wykonywania niniejszego zarządzenia.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1951 r.

Nr III. 2a. 140/4/50.

Dyrektor Generalny Kolei Państwowych:

w. z. **inż. T. Janiszewski**

Załącznik do zarządzenia Dyrektora Generalnego K. P. z dnia 28 listopada 1950 r. (poz. 84)

RAPORT Nr . . . . .
maszynisty parowozowego

. . . . , , , ,
(nazwisko i imię)

Stwierdziłem niezamkniętą rogatkę

w km . . . . ,
pom. st. . . . . st. . , , ,
dnia . . . . 195 . . , r,
o godz. . . . . . . min. . . . . ,
podczas jazdy pociągu nr . . . .
prowadzonego
par. ser. . . . . nr . . , , .
parowozowni macierzystej . . . .

. . . . , , , ,
(podpis maszynisty)
Parowozownia . . . .

dnia . . . . 195 . . . r,

RAPORT Nr . . . . .
maszynisty parowozowego

. . . . , , , ,
(nazwisko i imię)

Stwierdziłem niezamkniętą rogatkę na przejeździe strzeżonym
w km . . . . ,
pomiędzy st. . . . . a st. . , , . .
dnia . . . . 195 . . r,
o godz. . . . . . . min. . . . . :
podczas jazdy pociągu nr . . . .
prowadzonego
par. ser. . . . . nr . . , , .
parowozowni macierzystej . . . .

. . . . , , , ,
(podpis maszynisty)
Parowozownia . . . .
dnia . . . . 195 . . . r.
PKP Ser. M. nr 80.

85

Zarządzenie Dyrektora Generalnego Kolei Państwowych z dnia 7 grudnia 1950 r. o zatwierdzeniu „Warunków technicznych dostawy i odbioru bębnów, przeznaczonych do wyrobu pierścieni uszczelniających tłoka i suwaka, stosowanych w parowozach PKP — (Nr M. 77)".

Niniejszym zatwierdza się „Warunki techniczne dostawy i odbioru bębnów, przeznaczonych do wyrobu pierścieni uszczelniających tłoka i suwaka, stosowanych w parowozach PKP — (Nr M. 77)", które ukażą się w osobnym wydaniu.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1951 r. Równocześnie na podstawie upoważnienia Ministra Komunikacji (§ 1 zarządzenia z dnia 14 lipca 1949 r. Dz. Urz. M. K. Nr 10, poz. 246) uchyla moc obowiązującą „Warunków technicznych dostawy bębnów na wyrób opasek tłokowych i suwakowych dla PKP", ogłoszonych w Dz. Urz. M. K. z 1930 r. Nr 11, poz. 90.

Nr III 6e 113/6/50.

Dyrektor Generalny Kolei Państwowych: **Inż. A. Bader**

86

Okólnik Dyrekcji Generalnej Kolei Państwowych z dnia 6 grudnia 1950 r. o stosowaniu przepisów rozporządzenia Ministra Kolei Żelaznych z dnia 27 kwietnia 1922 r. przy próbach wodnych nowych kotłów parowozowych.

Postanowienie § 20 ust. 2 lit. a rozporządzenia Ministra Kolei Żelaznych z dnia 27 kwietnia 1922 r. (Dz. Urz. Min. Kol. Żel. Nr 16, poz. 29) przewiduje, że ko-

cioł parowozowy podlega pierwszy raz rewizji wewnętrznej, połączonej z próbą wodną, bezpośrednio po zbudowaniu kotła przed jego uruchomieniem.

Dyrekcja Generalna K. P., nie zmieniając w niczym wyżej wymienionego postanowienia, wyjaśnia, że nowy kocioł parowozowy, niezależnie od poddania go rewizji wewnętrznej, połączonej z próbą wolną w wytwórni kotła, powinien w tejże wytwórni być poddany próbie kotła na gorąco pod parą na normalne robocze ciśnienie.

Po przeniesieniu kotła do miejsca wbudowania go na parowóz należy poddać go, jeszcze przed wbudowaniem, sprawdzającej próbie wodnej (na zimno) na normalne robocze ciśnienie.

Ponownej pełnej próby wodnej kotłów parowozowych, po przeniesieniu ich, dokonywać nie należy.

Nr III. 2e. 52/12/50

Dyrektor Naczelny Eksploatacyjny. **Inż. T. Janiszewski**

87

Obwieszczenie Służby Mechanicznej z dnia 25 listopada 1950 r. o ogłoszeniu przepisów w sprawie premii eksploatacyjno - węglowej dla drużyn parowozowych.

Służba Mechaniczna DGKP. ogłasza „Przepisy wykonawcze do zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 28 czerwca 1950 r. w sprawie premii eksploatacyjno - węglowej dla drużyn parowozowych", wydanych w dniu 30 czerwca 1950 r. Nr III. 2a-104/2/50 z uwzględnieniem zmian, wprowadzonych pismem z dnia 18 listopada 1950 r. Nr III. 2a-104/7/50.

Nr III/2a-104/9/50.

Dyrektor Służby Mechanicznej: w.z. **G. Milewski**

Załącznik do obwieszczenia Służby Mechanicznej z dnia 25 listopada 1950 r. (poz. 87).

Przepisy wykonawcze, wydane w dniu 30 czerwca 1950 r. do zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 28 czerwca 1950 r. w sprawie premii eksploatacyjno - węglowej dla drużyn parowozowych (§ 20 Dz. Urz. M. K. Nr 11, poz. 221).

I. Premia za wykorzystanie i utrzymanie parowozów.

§ 1. Ustalenie stawki premiowej.

1. Celem ustalenia stawki premiowej należy posługiwać się wzorem:

$$S = \frac{Z \cdot i}{Gp}$$

gdzie S — oznacza szukaną stawkę premiową w złotych
Z — oznacza planowany zarobek premiowy drużyny, wynikający z premii zasadniczej.
i — oznacza planowaną (turnusową) ilość drużyn parowozowych, przypadającą na 1 parowóz.
Gp — oznacza planowaną miesięczną ilość parowozogodzin przy całomiesięcznej pracy parowozu.

Wynik tego obliczenia zaokrągla się do pełnych złotych w dół lub w górę według uznania DOKP.

Wysokość planowanego zarobku premiowego „Z" przyjmuje się w granicach ustalonych osobnym zarządzeniem Dyrekcji Generalnej Kolei Państwowych w zależnożności od warunków pracy i układu turnusów.

Przy łatwych warunkach pracy i przy planowanych stosunkowo długich przerwach międzypociągowych należy przyjmować dolną granicę, natomiast przy trudnych warunkach pracy, a zwłaszcza przy stosowaniu ścieśnionych turnusów o krótkich przejściach międzypociągowych i dużym przebiegu dobowym lub przy parowozach wymagających specjalnej pielęgnacji (np. trzycylindrowych), mogą być planowane odpowiednio wyższe zarobki premiowe. Górne granice planowanych zarobków premiowych mogą być stosowane tylko w zupełnie wyjątkowych przypadkach (np. przy turnusach wzorcowych lub przy specjalnie trudnych warunkach pracy).

Przykład — Plan obsługi pociągów pasażerskich podmiejskich obejmuje 10 parowozów i 22 drużyny parowozowe;
ilość parowozogodzin w 10-dniowym turnusie 127, a więc za cały miesiąc Gp = 381.
Warunki pracy normalne. Zaplanowany zarobek premiowy drużyny 15.000 zł.

$$\text{Stawka premiowa } S = \frac{15\,000 \times 2{,}2}{381} = 86{,}6 \text{ zł okrągło } 87 \text{ zł}$$

2. Stawki premiowe powinny być ustalone z góry dla każdej grupy parowozów, wykonywujących podobną pracę, a więc dla pracujących w jednym turnusie lub obsługujących pewnego rodzaju pociągi na danym odcinku.

3. Jeżeli parowóz w ciągu miesiąca obrachunkowego wykonywał więcej niż jeden rodzaj pracy o różnych stawkach, to wówczas do obliczenia premii przyjmuje się średnią stawkę, **wypośrodkowaną** w zależności od ilości dni pracy, a mianowicie, jeżeli np. parowóz przez 17 dni obsługiwał pociągi towarowe, dla których ustalono stawkę premiową 75 zł, a przez 11 dni pracował na manewrach przy stawce premiowej 60 zł, to dla obliczenia jego premii należy przyjąć stawkę:

$$S = \frac{75 \times 17 + 60 \times 11}{28} = 69 \text{ zł}$$

§ 2. Parowozogodziny.

1. Jako rzeczywistą miesięczną ilość godzin pracy parowozu „Gm" uważać należy ilość godzin, w ciągu których w miesiącu obrachunkowym parowóz znajdował się poza torami trakcyjnymi w dyspozycji służby ruchu, z wyłączeniem godzin nieplanowej rezerwy. Jeżeli parowóz pracował na torach trakcyjnych lub warsztatowych, godziny jego pracy liczy się od chwili rozpoczęcia pracy do jej ukończenia.

2. Do godzin pracy parowozu (parowozogodzin) nie należy zaliczać czasu przyjęcia, zdawania lub obrządzania (nawęglania, odżużlania itp.) parowozu; dotyczy to również manewrów stacyjnych.

3. Premiowaną ilość godzin pracy „G" otrzymuje się, odejmując od rzeczywistej ilości godzin pracy „Gm"

dziesięciokrotną ilość dni postoju w naprawie bieżącej, a więc G = Gm — 10c, gdzie „c“ oznacza zaliczalną do premii ilość dni postoju w naprawie bieżącej.

4. Do dni postoju parowozu w naprawie bieżącej zalicza się pełne doby kalendarzowe, w których parowóz z powodu naprawy bieżącej (lub wypadkowej) był nieczynny, przy czym jednak jednorazowy postój w naprawie, trwającej dłużej niż 5 dni, zalicza się, przy określaniu sumy tych dni „c“ tylko w ilości 5 dni.

Jeżeli postój w naprawie przedłużył się na dnie miesiąca następującego po miesiącu obrachunkowym, to dnie te należy dodać do dni postoju w miesiącu obrachunkowym. W związku z tym ewentualnych dni naprawy przed pierwszą pracą w miesiącu obrachunkowym, jako dni naprawy wynikłej z pracy w miesiącu poprzednim, nie zalicza się do dni postoju w naprawie w miesiącu obrachunkowym.

5. Do dni postoju w naprawie bieżącej należy zaliczać (z ograniczeniem do 5 dni) dnie wycofania z ruchu parowozu z powodu nieprzewidzianej przedwczesnej naprawy okresowej spowodowanej złym stanem parowozu.

6. W wyjątkowych przypadkach, gdy wyłączony jest jakikolwiek bezpośredni lub pośredni wpływ drużyny parowozowej na przyczynę wycofania parowozu do naprawy, naczelnik parowozowni ma prawo zezwolić na niezaliczanie dni postoju w takiej naprawie do ilości dni, określonej wyżej symbolem „c“. Do przyczyn takich może być zaliczone np. najechanie na parowóz innego taboru, wykolejenie z przyczyn od parowozu i jego obsługi niezależnych itp., a więc wszelkie przyczyny zewnętrzne od stanu i utrzymania parowozu niezależne.

§ 3. Przebieg między myciami.

1. Dla określenia osiągniętego przeciętnego przebiegu parowozu między dwoma kolejnymi myciami należy przebieg dokonany przez dany parowóz od ostatniego mycia przed miesiącem obrachunkowym do ostatniego mycia w miesiącu obrachunkowym podzielić przez ilość myć dokonanych w miesiącu obrachunkowym.

2. Jeżeli kocioł parowozu nie był myty w miesiącu obrachunkowym, za wynik przyjmuje się przebieg dokonany od ostatniego mycia do końca miesiąca obrachunkowego.

Przykład — Przebieg od mycia dokonanego dnia 22 marca do mycia dokonanego 28 kwietnia wynosi 8.850 par. km. W kwietniu parowóz był myty 2 razy 10 i 28 kwietnia, wobec tego przeciętny przebieg między myciami 4.425 km, zatym premia zasadnicza ulega zwiększeniu o

$r_2 = (4—2) . 2 = 4\%$.

§ 4. Nieplanowe naprawy bieżące.

1. Jako planową naprawę bieżącą parowozu należy uważać tylko naprawę wykonywaną w czasie mycia kotła parowozu lub w czasie planowych przeglądów technicznych.

2. W związku z powyższym za przypadek odstawienia parowozu do nieplanowej naprawy bieżącej (lub wypadkowej) należy uważać każde odstawienie parowozu do naprawy bieżącej pomiędzy dwoma kolejnymi myciami lub planowymi przeglądami technicznymi, jeżeli naprawa ta spowodowała wytrącenie parowozu z turnusu lub opóźnienie w dostarczeniu parowozu do pociągu.

3. Dla parowozów nie pracujących w turnusie jako równoznaczne z wytrąceniem z turnusu należy uważać każde przedłużenie między pociągowego pobytu w parowozowni macierzystej ponad normę ustaloną przez DOKP, spowodowane wymaganą naprawą bieżącą.

Normę tę ustala się na podstawie turnusów zaplanowanych dla danej serii lub grupy parowozów, określając przeciętny według turnusu pobyt parowozu między pociągami w parowozowni macierzystej z pominięciem planowanego pobytu połączonego z myciem kotła parowozu lub przeglądem technicznym.

4. Wszelką naprawę bieżącą (wypadkową) parowozu, wykonywaną przez parowozownię zwrotną należy uważać za nieplanową naprawę, jeżeli wykonywanie takiej naprawy w parowozowni zwrotnej nie było w planie pracy (turnusie) przewidziane.

5. Jeżeli z powodu naprawy wykonywanej w czasie mycia kotła parowozu, postój parowozu w myciu przedłużył się o tyle, że spowodował wytrącenie parowozu z turnusu, lub przy parowozach nie pracujących turnusowo przedłużył się o więcej niż 12 godzin ponad normalny czas postoju w myciu, to taki przypadek należy uważać za nieplanowe odstawienie parowozu do naprawy bieżącej.

6. Za nieplanowe odstawienie parowozu do naprawy bieżącej należy uważać również nieprzewidziane przedwczesne odstawienie parowozu do naprawy okresowej, spowodowane złym stanem parowozu.

7. W wyjątkowych przypadkach, gdy wyłączony jest jakikolwiek wpływ drużyny parowozowej na przyczynę wymaganej naprawy bieżącej, naczelnik parowozowni ma prawo zezwolić na niezaliczanie takiej naprawy do nieplanowej naprawy bieżącej (patrz § 2 ust. 6).

§ 5. Obliczanie premii parowozów „P“.

1. Celem obliczania premii wyrobionych przez poszczególne parowozy każda parowozownia sporządza zestawienie zatrudnienia i przebiegów parowozów na formularzu podanym w załączniku 1, na podstawie wykresów pracy parowozów, prowadzonych przez dyspozytorów parowozowni. Zestawienie to podpisuje — sporządzający je dyspozytor parowozowni, kierujący sekcją trakcyjną, oraz naczelnik (zawiadowca) parowozowni, ponosząc osobistą odpowiedzialność za ścisłość danych zestawienia.

2. W zestawieniu tym należy wpisać:

w rubr. 2 — serię i numer wszystkich parowozów, które w danym miesiącu były czynne,

„ 3 — ilość dni pracy parowozów (parowozowni) w poszczególnych rodzajach pracy,

„ 4 — rodzaj pracy ewentualnie także nr turnusu lub inne bliższe określenie (np. odcinek obsługi), dla którego ustalono jedną stawkę,

„ 5 — wartość stawki premiowej „S“ wyznaczonej dla danej serii parowozu i rodzaju pracy,

„ 6 — ilość dni postoju w naprawie bieżącej „c“ zaliczalną przy obliczaniu premii według postanowień § 2 ust. 4, 5 i 6,

„ 7 — datę ostatniego mycia kotła parowozu w okresie poprzedzającym miesiąc obrachunkowy,

„ 8 — dnie miesiąca obrachunkowego, w którym parowóz odstawiono do mycia,

„ 9 — przebieg parowozu od daty wykazanej w rubr. 7 do ostatniej daty wykazanej w rubryce 8,

„ 10 — przebieg wynikający z podzielenia przebiegu wykazanego w rubryce 9 przez ilość dat mycia, wykazanych w rubr. 8,

„ 11 — przebieg dokonany przez parowóz od ostatniej naprawy okresowej (średniej lub głównej) do dnia 1 miesiąca obrachunkowego,

„ 12 — ilość przypadków odstawiania parowozów w miesiącu obrachunkowym do nieplanowej naprawy bieżącej, określoną według postanowień § 4.

3. Na podstawie opisanego wyżej zestawienia oraz danych dziennika pracy parowozów biuro oddziału mechanicznego dokonuje obliczenia premii wyrobionych przez poszczególne parowozy, posiłkując się przy tym formularzem według wzoru, podanego w załączniku 2.

§ 6. Obliczanie zarobku premiowego poszczególnych członków drużyny parowozowej.

1. Podstawą do obliczenia zarobku premiowego poszczególnego członka drużyny parowozowej jest t.zw. premia jednostkowa tj. premia parowozu przypadająca na 1 km. jego przebiegu.

Wartość tej premii wpisuje się w rubr. 14 formularza służącego do obliczania premii wyrobionych przez poszczególne parowozy (zał. 2).

2. Premia jednostkowa pomnożona przez współczynnik funkcyjny „a“ i przez przebieg „b“ dokonany na danym parowozie przez uczestnika premii, daje wartość udziału w premii wyrobionej przez ten parowóz.

3. Obliczone w powyższy sposób udziały przyjmuje się w pełnej wysokości tylko w stosunku do parowozów stale przydzielonych do obsługi danemu uczestnikowi premii, natomiast udziały w premii wyrobionej przez parowozy przydzielone doraźnie, ulegają zmniejszeniu o 10%.

Jeżeli uczestnik premii w ciągu miesiąca obrachunkowego nie miał stale przydzielonego parowozu, należy za taki uważać parowóz, na którym przejechał największą ilość kilometrów.

4. Stawka karna „K“ wynosi 1000 zł, wobec czego potrąca się:

a) maszyniście za każde zepsucie parowozu, rozerwanie pociągu lub uszkodzenie taboru wskutek silnego najechania parowozu — 1000 zł, a za każde 10 minut opóźnień pociągów pasażerskich lub 30 miunt opóźnień pociągów towarowych — 200 zł.

b) pomocnikowi maszynisty (lub palaczowi parowozowemu, jeżeli pełni czynności pomocnika) za każde zepsucie parowozu — 600 zł oraz za każde 10 minut opóźnień pociągów pasażerskich lub 30 minut opóźnień pociągów towarowych — 100 zł,

c) palaczowi parowozowemu wchodzącemu w skład drużyny parowozowej jako trzecia osoba — połowę potrąceń pomocnika maszynisty.

5. Dla ułatwienia obliczania zarobków premiowych, które dokonuje biuro oddziału mechanicznego, wskazane jest stosować formularz według wzoru podanego w załączniku 3.

6. Celem umożliwienia ustalenia potrąceń z zarobku premiowego za zepsucie parowozów w drodze oraz za rozerwania i opóźnienia pociągów (§ 4 ust. 3 zasadniczego zarządzenia), każda parowozownia sporządza po upływie każdego miesiąca „wykaz zepsuć parowozów oraz rozerwań i opóźnień pociągów“ (załącznik 4) i przesyła go wraz z zestawieniem zatrudnienia i przebiegów parowozów (zał. 1) do właściwego oddziału mechanicznego.

W rubryce „uwagi“ tego wykazu naczelnik (zawiadowca) parowozowni podaje ewentualne swoje uzasadnione wnioski w sprawie niezaliczania danego wypadku do potrącenia z premii. Opóźnienienia pociągów w minutach należy podawać łącznie za cały miesiąc, potrącając z ogólnej sumy minut opóźnień sumę minut wyrobionych opóźnień. Dane te należy czerpać z zapisów kierownika pociągu na wykazach pracy parowozów, wprowadzonych zarządzeniem DGKP. Nr MP. 121/4/49 z dnia 15 lutego 1950 r.

II. Premia za oszczędne zużycie paliwa.

§ 7. Ustalanie norm rozchodu węgla.

Opierając się na normie ogólnej rozchodu węgla na 1000 brutto-tono-kilom. wyznaczonej przez Dyrekcję Generalną K. P. na pewien okres czasu, dyrekcje o.k.p. powinny wyznaczać normy na okresy nie dłuższe niż trzy miesiące.

Normy dla poszczególnych seryj parowozów należy opracowywać na podstawie obliczeń teoretycznych w zależności od charakterystyki parowozów i profilów obsługiwanych przez te parowozy odcinków, posiłkując się między innymi wskazówkami, podanymi we „Wskazówkach do obliczeń trakcyjnych M 53“. Wyniki tych obliczeń opartych na założeniach przeciętnych, należy porównać z danymi statystycznymi o rozchodzie paliwa na parowozach dyrekcji.

Określone w ten sposób normy należy sprawdzić przez jazdy próbne. Na podstawie danych statystycznych za okresy ubiegłe należy określić, jakim wahaniom może ulegać rozchód węgla w zależności do pory roku i odpowiednio uwzględnić to przy wyznaczaniu norm, zwiększając je na miesiące chłodniejsze, a zmniejszając na miesiące cieplejsze.

Jeśli dana seria parowozów, przydzielonych do jednej parowozowni obsługuje kilka odcinków o niedużych różnicach w profilach, to należy wypośrodkować normę przeciętną, uwzględniając w niej różne profile, proporcjonalnie do ilości przebiegów, wykonywanych przez tę

serię na poszczególnych odcinkach. Przy znacznych różnicach profilów należy dla każdego odcinka wyznaczać osobne normy.

Pod odcinkiem należy tu rozumieć cały obsługiwany odcinek linii od parowozowni macierzystej do parowozowni zwrotnej, dla którego powinna być wyznaczona jedna norma dla danej serii parowozów i dla danego rodzaju pracy.

Jeśli parowozy jakiejś serii w danej parowozowni obsługują pociągi i pasażerskie i towarowe, to należy wyznaczać osobne normy na 1000 brutto-tono-kilom., dla każdego rodzaju ruchu, a jeśli szybkość pociągów pasażerskich i towarowych różni się znacznie, to wyznaczać osobne normy również dla przebiegu parowozów w pociągach.

Specjalnie trudne lub łatwe warunki pracy poszczególnych parowozów danej serii uwzględnia się w postaci pewnego dodatku procentowego lub obniżki normy. Na przykład, przy normie dla serii parowozów manewrowych danej parowozowni, z których część pracuje wyłącznie lub przeważnie na górce przetokowej, należy ustalić, że dla parowozów, pracujących na górce normę zwiększa się o pewien procent. W podobny sposób w miarę posiadanego materiału statystycznego, należy odróżniać normy dla parowozów nowych lub tych, które świeżo wyszły z naprawy głównej, obniżając dla nich na okres np. pół roku lub 3 miesięcy, po wyjściu z fabryki lub z naprawy głównej o 5—10% normę, wyznaczoną dla ogółu parowozów tej serii.

Po obliczeniu norm należy sprawdzić, czy wynikający z nich rozchód dopuszczalny nie przekracza rozchodu dopuszczalnego, wynikającego z normy wyznaczonej przez Dyrekcję Generalną.

W tym celu należy poszczególne normy pomnożyć przez przewidywane na dany miesiąc ilości pracy poszczególnych seryj parowozów i sprawdzić, czy suma tych iloczynów nie jest większa od iloczynu, otrzymanego przez pomnożenie wyznaczonej przez Dyrekcję Generalną normy przez przewidzianą na ten miesiąc ogólną ilość brutto-tono-km, które mają być wykonane przez wszystkie parowozy dyrekcji.

Ustalone normy należy zawczasu podać do wiadomości drużyn parowozowych i innych pracowników, mających wpływ na wielkość zużycia węgla.

§ 8. Obliczanie dopuszczalnego zużycia.

Zużycie dopuszczalne dla każdego parowozu równa się sumie iloczynów, otrzymanych przez pomnożenie norm rozchodu węgla, wyznaczonych przez dyrekcję dla danej serii parowozów w danej parowozowni dla poszczególnych rodzajów prac, przez liczby określające wykonane ilości tych prac, które należy brać z dziennika pracy parowozów.

Tak więc normy rozchodu węgla na 1000 br. tono-km. dla poszczególnych rodzajów ruchu kolejowego, należy pomnożyć przez ilości tysięcy br.-tn.-km, wziętych z rubryk 12, 13 lub 14 dziennika pracy parowozów, normę na 1 km. przebiegu parowozu w pociągach i luzem — pomnożyć przez ilość tego przebiegu, którą się otrzymuje z rubryk 10, 11 i 22; normę na godzinę pracy manewrowej — pomnożyć przez sumy ilości godzin tej pracy, wzięte z rubryki 35 — normy dla pracy pomocniczej — pomnożyć przez ilości godzin tej pracy z rubryk 40, 41 i 42; normę dla rezerwy — pomnożyć przez sumę ilości godzin rezerwy, podaną w rubrykach 47+48+49 + 50.

Suma otrzymanych w powyższy sposób iloczynów określa zużycie dopuszczalne, które oznaczamy symbolem „D".

W przypadku podwójnej trakcji dopuszczalne zużycie za przewieziony ciężar pociągu (za wykonane brutto-tono-km), dolicza się dla parowozu doprzęgowego tylko wtedy, jeżeli doprzęg drugiego parowozu był konieczny ze względu na nadmierny ciężar pociągu. W tym przypadku ilość wykonanych brutto-tono-km. dzieli się pomiędzy oba parowozy proporcjonalnie do ilości osi wiązanych każdego parowozu.

Jeśli zaś doprzęg był spowodowany tylko chęcią uniknięcia zajęcia trasy, przez przesyłanie parowozu luzem, to wówczas dla parowozu doprzęgowego nie dolicza się do dopuszczalnego zużycia rozchodu węgla na przewiezienie ciężaru pociągu a oblicza się mu zużycie dopuszczalne tylko jak za przebieg luzem.

§ 9. Obliczanie oszczędności lub przepału oraz premii, wyrobionej przez poszczególne parowozy.

Od zużycia dopuszczalnego „D" odejmuje się zużycie rzeczywiste węgla „R", które się bierze z rubryki „74" dziennika pracy parowozów, a które musi się równać ilości zużytego węgla, otrzymanej jako suma ilości z kwitów poborowych druk Z. 110 i sprawdzonej przez porównanie z odnośnymi ilościami, wynikającymi z wykazów wydawczych Z. 112 i z rachunku materiałowego za dany miesiąc.

Zależnie od tego, czy „D" jest większe niż „R" czy odwrotnie, otrzymujemy różnicę D—R ze znakiem +, co oznacza, że parowóz uzyskał oszczędność, lub ze znakiem —, co oznacza, że parowóz zrobił przepał. Liczbę wyrażającą uzyskaną oszczędność w tonach, mnoży się przez stawkę premiową „S1", podaną przez Dyrekcję Generalną; iloczyn stanowi premię, wyrobioną przez dany parowóz.

Jeżeli parowóz zrobił przepał, to przed obliczeniem kwoty potrącenia, należy od przepału odjąć tę ilość, której nie bierze się pod uwagę i która ulega skreśleniu. Wyraża się ona w wysokości pewnego, ustalonego przez Dyrekcję Generalną procentu „m" od zużycia dopuszczalnego „D".

Jeśli przepał nie przekracza tego procentu „m" od zużycia dopuszczalnego, to skreśla się go całkowicie; jeśli zaś przepał jest większy od procentu „m", to nadwyżka ponad ten procent, tj. różnica $R—D—\frac{mD}{100}$, pomnożona przez stawkę S. 1, stanowi kwotę do potrącenia za przepał. Charakterystyczne liczby obliczenia premii lub przepału, wyrobionych przez parowóz, oraz ostateczny wynik tego obliczenia należy wpisać na marginesie 4-tej strony dziennika pracy parowozów.

§ 10. Podział premii za oszczędność paliwa i kwoty na przepał pomiędzy poszczególnych pracowników drużyn parowozowych.

1. Wyrobioną przez parowóz premię dzieli się pomiędzy pracowników drużyn parowozowych, którzy w danym miesiącu parowóz obsługiwali, w sposób wskazany w § 4, ust. 1 zasadniczego zarządzenia.

W tym celu wyrobioną przez parowóz kwotę premii dzieli się przez ilość wykonanych przez parowóz w danym miesiącu kilometrów. Iloraz daje t.zw. premię jednostkową, tj. premię, przypadającą na 1 kilometr. Tę premię jednostkową, obliczoną z dokładnością do jednego grosza, mnoży się następnie przez współczynnik funkcyjny „a", określający udział w premii dla maszynistów, pomocników maszynistów i palaczy (trzeciaków). Przy drużynach dwuosobowych współczynnik „a" wynosi dla maszynistów 0,6, dla pomocników maszynistów 0,4. Przy drużynach trzyosobowych mnożnik „a" wynosi dla maszynistów 0,5, dla pomocników maszynistów 0,3 i dla palaczy 0,2. Wyniki tego mnożenia mnoży się przez ilości kilometrów, wykonanych na danym parowozie przez poszczególnych pracowników wymienionych kategorii i w ten sposób otrzymuje się premię, przypadającą dla poszczególnego pracownika, którą oblicza się z dokładnością do jednego złotego.

2. W analogiczny sposób dzieli się pomiędzy poszczególnych pracowników kwotę za przepał, wynikły na parowozie.

3. Po obliczeniu premii, zarobionych przez poszczególnego pracownika w danym miesiącu na wszystkich parowozach, które ten pracownik obsługiwał, jak również obciążających go kwot za przepały, należy kwoty te potrącić z przypadającej mu premii. Jeśli suma potrąceń za przepały przewyższa kwotę premii, premii nie wypłaca się wcale, nie potrąconą zaś nadwyżkę kwot za przepały zapisuje się jako dług do potrącenia z premii, jakie będą wyrobione w miesiącach następnych.

Jeśli kwota premii jest większa od sumy potrąceń za przepały w miesiącu obrachunkowym, z premii potrąca się jeszcze ewentualne zaległe długi za przepały z poprzednich miesięcy. Długi te jednak wolno potrącać tylko do połowy wysokości zarobku premiowego, uzyskanego w miesiącu obrachunkowym, tj. do wysokości 50% kwoty premii, przypadającej po obliczeniu długu za przepały, wynikłe w miesiącu obrachunkowym.

Jeśli zaległe długi za przepały przewyższają połowę wyrobionej w miesiącu obrachunkowym premii, to nadwyżkę tę, zapisuje się jako dług do potrącenia w miesiącach następnych.

Dla ułatwienia obliczania zarobków poszczególnych pracowników z tytułu premii za oszczędne zużycie paliwa na parowozach, należy prowadzić dla każdego członka drużyn parowozowych zestawienie według załączonego wzoru (załącznik 6).

W zestawieniu tym wpisuje się w rubryce 1-ej — rok i miesiąc, do którego odnoszą się zapisy; w rubr. 2-ej serie i numery parowozów, które pracownik obsługiwał, wpisując każdy parowóz w osobnym wierszu; w rubr. 3-ej — w jakim charakterze — maszynisty, pomocnika czy palacza na parowozie jeździł, przy tym, jeśli pracownik część przebiegu na danym parowozie wykonał w charakterze maszynisty i część — w charakterze pomocnika, to należy w osobnych wierszach wypisać odnoszące się do tych przebiegów dane; w rubr. 4-ej wpisuje się współczynnik funkcyjny „a", odpowiadający czynnościom, jakie pracownik na danym parowozie wykonywał, tj. 0.6 lub 0,4 przy drużynach dwuosobowych i 0.5, 0,3 lub 0,2 przy drużynach trzyosobowych; w rubr. 5-ej — przebieg, wykonany na danym parowozie (w razie wykonywania na jednym parowozie różnych czynności — odpowiednie przebiegi wypisać w osobnych wierszach); w rubr. 6-ej wysokość premii jednostkowej tj. przypadającej na 1 parowozokilometr; w rubr 7-ej wpisuje się zarobek premiowy, który równa się iloczynowi liczb z rubryk 4, 5 i 6-ej. Analogicznie w rubr. 8-ej wpisuje się kwotę za przepał, przypadającą na 1 parowozokilometr; w rubr. 9-ej kwotę ogólną za przepał, która równa się iloczynowi liczb z rubryk 4. 5 i 8-ej.

Po wpisaniu tych danych, odnoszących się do pracy na wszystkich obsługiwanych parowozach, zapisy podkreśla się kreską poziomą przez wszystkie rubryki zestawienia, po czym pod kreską wpisuje się w rubrykach 5, 7 i 9 sumy liczb z tych rubryk za cały miesiąc.

W dalszych rubrykach wpisuje się pod kreską dalsze dane za cały miesiąc. W rubr, 10-ej wpisuje się wynik ostateczny. uzyskany w miesiącu obrachunkowym, tj. różnicę pomiędzy sumą premii, wyrobionych na poszczególnych parowozach i sumę kwot za przepały. Jeśli suma premii jest wyższa od sumy kwot za przepały, wynik wpisuje się ze znakiem +, w przeciwnym przypadku wynik wpisuje się ze znakiem —.

W rubr. 11-ej wpisuje się dług zaległy z poprzednich miesięcy.

W rubr. 12-ej kwotę do wypłaty po odliczeniu od kwoty premii z rubryki 10-ej — długu z poprzednich miesięcy, który się odlicza w całości, jeśli nie przewyższa on połowy premii z rubr. 10-ej i częściowo — w kwocie równej połowie premii z rubryki 10-ej, jeśli dług ten przekracza połowę premii z rubr. 10-ej.

W rubr. 13-ej wpisuje się sumę długu, pozostałego do potrącenia w następnych miesiącach tj. w przypadku, jeśli pracownik żadnej premii w miesiącu obrachunkowym nie wyrobił i miał tylko przepały, do rubryki 13-ej wpisuje się sumę liczb z rubryk 9-ej i 11-ej, w przypadku zaś. gdy wynik miesiąca obrachunkowego jest dodatni i w rubryce 10-ej figuruje liczba ze znakiem +, to do rubryki 13-ej wpisuje się w miarę potrzeby nadwyżkę długu, z poprzednich miesięcy, która nie mogła być potrącona w miesiącu bieżącym.

Po wpisaniu tych liczb należy znowu podkreślić je kreską poziomą przez wszystkie rubryki, aby oddzielić je od zapisów, odnoszących się do miesiąca następnego.

III. Premia za wykonane pociągokilometry.

§ 11. Rejestracja przebiegu w kilometrach i obliczanie należności.

1. Premię za wykonane pociągokilometry oblicza się na podstawie osobnych zapisów w dzienniku pracy (druk PKP seria M nr 76). W tym celu w dzienniku pracy należy przeznaczyć dla każdego wykazu pracy dwie poziome rubryki. W górnej poziomej rubryce wpisuje się na podstawie wykazów pracy w parowozokilometrach rzeczywiste przebiegi w pociągach łącznie z przebiegami wynikającymi z przeliczenia pracy dodatkowej jak manewry pociągowe, ogrzewanie, rezerwa i przebiegi luzem, a w dolnej poziomej rubryce t.zw. pociągokilometry obliczeniowe, które są podstawą do obliczenia należności z tytułu premii za wykonane pociągokilometry. Do dziennika pracy, pionowa rubr. 23, należy wpisać również jednostkowe stawki premii, odpowiadające rodzajowi wykonanej pracy oraz w pionowej rubr. 24 obliczyć i wpisać kwoty przypadających należności.

2. Do pociągów pasażerskich dalekobieżnych odpowiadających rodzajowi pociągów wyszczególnionemu w § 14 ust. 2 punkt 1 przepisów zasadniczych, zalicza się pociągi pasażerskie pośpieszne, pasażerskie motorowo - ekspresowe oraz pasażerskie przyśpieszone i osobowe, kursujące w obrębie co najmniej dwóch okręgów DOKP: jeżeli ich przebieg od stacji początkowej biegu pociągu do stacji końcowej wynosi nie mniej, niż 200 km.

Ilość parowozokilometrów wykonanych tymi pociągami przez drużynę parowozową należy wpisać w górnej poziomej rubryce pionowej rubryki 13 dziennika pracy, a w dolnej poziomej rubryce pociągokilometry obliczeniowe, które składają się z przebiegu pociągokm. właściwych, z przebiegu wynikającego z przeliczenia manewrów pociągowych, ogrzewania i rezerwy, z połowy ilości pociągokilometrów wykonanych na parowozie luzem oraz jednej czwartej pociągokilometrów wykonanych przez drużynę parowozową udającą się (pasażerem) po odbiór parowozu do innej miejscowości względnie wracającej z innej miejscowości po zdaniu parowozu od wymienionych w niniejszym ustępie rodzajów pociągów.

3. Do innych pociągów pasażerskich wymienionych w § 14 ust. 2 punkt 2 przepisów zasadniczych, zalicza się wszystkie pociągi pasażerskie znaczenia miejscowego, kursujące w obrębie jednego lub dwóch okręgów DOKP, jeżeli przebiegi ich wynoszą mniej niż 200 km., pociągi podmiejskie motorowe, zwykłe pociągi elektryczne, mieszane osobowo - towarowe oraz mieszane towarowo-osobowe, które nie wykonują pracy manewrowej na stacjach pośrednich.

Ilość parowozokilometrów wykonanych tymi pociągami przez drużynę parowozową należy wpisywać w górnej poziomej rubryce pionowej rubryki 14 dziennika pracy, a w dolnej poziomej rubryce pociągokilometry obliczeniowe, które oblicza się w ten sam sposób, jak w ustępie 2 niniejszego paragrafu.

4. Pociągi towarowe dalekobieżne, towarowe pośpieszne, przesyłkowo - ekspresowe, pociągi wojskowe i sanitarne należy zaliczyć do pociągów towarowych dalekobieżnych, wymienionych w § 14 ust. 2 punkt 3 przepisów zasadniczych. Ilość parowozokilometrów wykonanych tymi pociągami przez drużynę parowozową wpisuje się w górnej poziomej rubryce pionowej rubryki 15 dziennika pracy, a w dolnej poziomej rubryce pociągokilometry obliczeniowe, obliczone w ten sam sposób jak w ustępie 2 niniejszego paragrafu.

5. Do pociągów zdawczych, przemysłowych i roboczych na linii, wymienionych w § 14 ust. 2 punkt 4a przepisów zasadniczych, zalicza się pociągi zbiorowe, zdawcze, przemysłowe i robocze, kursujące na wyznaczonych odcinkach linii, pociągi mieszane towarowo - osobowe, wykonujące pracę manewrową na stacjach pośrednich oraz pociągi ratunkowe, próbne, doświadczalne i inspekcyjne. Wykonane tymi pociągami parowozokilometry przez drużynę parowozową wpisuje się w górnej poziomej rubryce pionowej rubryki 16 dziennika pracy, a w dolnej poziomej rubryce pociągokilometry obliczeniowe, które składają się z przebiegu w pociągu, z przebiegu wynikającego z przeliczenia manewrów pociągowych i rezerwy, wymienionych w niniejszym ustępie pociągów, z wyjątkiem manewrów pociągowych i rezerwy przy pociągach zbiorowych i pociągach mieszanych towarowo - osobowych, za które nie płaci się premii za wykonane pociągokilometry, zgodnie z § 16 ust. 2 przepisów zasadniczych, z połowy przebiegu na parowozie luzem po wzgl. od wszystkich wymienionych w niniejszym ustępie pociągów oraz z jednej czwartej pociągokilometrów, wykonanych przez drużynę parowozową, udającą się (pasażerem) po odbiór parowozu do innej miejscowości względnie wracającej z innej miejscowości po zdaniu parowozu od wymienionych w niniejszym ustępie rodzajów pociągów.

6. Parowozokilometry wykonane pozostałymi pociągami zdawczymi, przemysłowymi i roboczymi, wyznaczonymi do obsługi poszczególnych posterunków w obrębie węzła, a wymienionymi w § 14 ust. 2 punkt 4b przepisów zasadniczych, należy zapisywać w górnej poziomej rubryce pionowej rubryki 17, a pociągokilometry obliczeniowe, które określa się w ten sam sposób, jak w ustępie 2 niniejszego paragrafu, w dolnej poziomej rubryce.

7. Parowozokilometry, wynikające z przeliczenia godzin pracy manewrowej, wykonanej na torach w obrębie parowozowni, wagonowni, warsztatów itp. oraz z przeliczenia pracy pomocniczej jak: odkażanie, ogrzewanie, należy zapisywać w górnej poziomej rubryce pionowej rubryki 18 dziennika pracy, a w dolnej poziomej rubryce tę samą liczbę jako pociągokilometry obliczeniowe.

Jeżeli miejsce wykonania tej pracy pomocniczej oddalone jest od parowozowni macierzystej i zachodzi konieczność przesłania parowozu luzem lub drużyny pasażerem, to w dolnej poziomej rubryce należy wpisać sumę, składającą się z pociągokilometrów, wynikających z przeliczenia pracy pomocniczej, z połowy przebiegu luzem i z jednej czwartej pociągokilometrów, wykonanych przez drużynę jazdą pasażerem.

8. W górnej poziomej rubryce pionowej rubryki 19 należy wpisać parowozokilometry, wynikające z przeliczenia godzin pracy manewrów stacyjnych, za które nie płaci się premii za wykonane pociągokilometry; w dolnej poziomej rubryce nie wykazuje się żadnych pociągokilometrów obliczeniowych.

9. W górnej poziomej rubryce pionowej rubryki 20 należy wpisać sumę wszystkich parowozokilometrów, zapisanych w pionowych rubrykach 13 do 19; natomiast sumy wszystkich pociągokilometrów obliczeniowych nie należy wykazywać.

10. Obliczone w rubrykach pionowych 13 do 18 za cały miesiąc pociągokilometry obliczeniowe wpisuje się według rubryk 13 do 18 w pionowej rubryce 22, a obok w pionowej rubryce 23, stawki jednostkowe, zgodnie z § 14 ust. 2 i § 16 ust. 1 przepisów zasadniczych.

Obliczenia należności z tytułu premii za wykonane pociągokilometry obliczeniowe dokonuje się w pionowej rubryce 24.

11. Postanowienia premiowe nie zmieniają postanowień, dotyczących rejestracji czasu pracy drużyn parowozowych, rejestrowanego w dzienniku pracy.

IV. Premia za regularność biegu pociągów.

§ 12.

1. Dla obliczenia premii za regularność biegu pociągów zakładają dyspozytorzy parowozowni w parowozowniach macierzystych dla każdego członka drużyny parowozowej wykaz regularności biegu pociągów dla dru-

żyn parowozowych za doprowadzenie pociągu do stacji planowej zmiany parowozu pociągowego w czasie, wskazanym w rozkładzie jazdy (zał. nr 5). Kierownik pociągu otrzymuje przed objęciem pociągu wykazy regularności biegu pociągów (zał. nr 5) dla drużyny parowozowej od maszynisty i wpisuje do nich:

a) pociągi, które przybyły do stacji planowej zmiany parowozu pociągowego w czasie wskazanym w rozkładzie jazdy, oraz pociągi, które nie zwiększyły początkowego opóźnienia od stacji przyjęcia do stacji zmiany parowozu pociągowego,

b) pociągi, które od czasu wyjazdu ze stacji objęcia pociągu do czasu przyjazdu pociągu na stację zmiany parowozu pociągowego, zmniejszyły opóźnienie, podając w minutach czas zmniejszenia opóźnienia zgodnie z raportem z jazdy.

2. W rubr. 8 wykazu regularności biegu pociągów (zał. nr 5) wykazuje kierownik pociągu w liczniku skrócony czas jazdy, w mianowniku zaś skrócony postój w minutach.

3. Do opóźnień nie zalicza się wydłużonych czasów jazdy, powstałych wskutek ostrzeżeń, nie objętych rozkładem jazdy, zatrzymania pociągu przy semaforze wjazdowym na stacji końcowej biegu pociągu lub stacji zmiany parowozu pociągowego, oczekiwania na skomunikowanie z poc. opóźnionym oraz oczekiwania na skrzyżowanie lub wyprzedzanie. Pociągów oczekujących na dojście, nie należy zaliczać do premiowanych.

4. Dane rubryk 1—8 wpisuje do wykazów regularności biegu pociągów (zał. nr 5) kierownik pociągu, podając w rubr. 3 nazwę stacji objęcia pociągu przez parowóz, a w rubr. 4, nazwę stacji zmiany parowozu. Resztę rubryk wypełnia kierownik pociągu zgodnie z ich oznaczeniem i potwierdza swój zapis własnoręcznym podpisem w rubr. 9. Kierownik pociągu wpisuje dane tylko o pociągach podlegających premiowaniu.

Po przybyciu do parowozowni macierzystej maszynista zwraca wykaz regularności biegu pociągu dyspozytorowi parowozowni, który wpisuje w rubr. 10 wysokość premii za wykonane pociągokilometry, otrzymaną przez pomnożenie ilości pociągokilometrów (bez pracy dodatkowej) przez stawkę przewidzianą dla danego rodzaju pociągu. Przed objęciem następnego pociągu dyspozytor parowozowni wręcza wykazy regularności biegu pociągów maszyniście.

5. Po zakończeniu miesiąca obliczeniowego parowozownie przekazują wykazy regularności biegu pociągów oddziałowi mechanicznemu, celem obliczenia premii.

§ 13.

Za wypadki i ważniejsze wydarzenia, związane z ruchem pociągów i pracą manewrową, które nie powodują procentowego zwiększenia stawki premiowej dla pracowników drużyn parowozowych uważać należy: z kategorii wypadków I-1— zderzenie się pociągu z pociągiem, z częścią pociągu lub taborem na szlaku, wykolejenia się pociągu na szlaku;

4 — zderzenia się lub wykolejenia składów pociągów, ich części lub taboru podczas przetaczania przez drużynę pociągową na stacji, jeżeli wywołało to ofiary w ludziach, lub znaczne straty mienia kolejowego; z kategorii wypadków II — 5 — wszelkie wypadki i wydarzenia z pociągiem Prezydenta Rzeczypospolitej lub pociągiem głowy obcego państwa; z kategorii wypadków III — 6 — najechanie pociągu albo drezyny na drezynę, na rower szynowy lub na wózek kolejowy roboczy, 7 — najechanie pociągu na upór lub inne leżące przeszkody na torach, 8 — najechanie pociągu lub taboru na przejazdach na ludzi i pojazdy, 10 — pożar w pociągu, jeżeli są ofiary w ludziach lub znaczne straty mienia kolejowego, 11 — wybuch kotła w parowozie, eksplozja materiałów wybuchowych w pociągach i taborze przetaczanym przez drużynę pociągową, jeżeli wywołało to ofiary w ludziach lub znaczne straty mienia kolejowego; 12 — wszelkie inne wypadki wywołane ruchem taboru, jeżeli w następstwie były ofiary w ludziach w tej liczbie najechanie taboru podczas przetaczania przez drużynę pociągową, od którego ucierpiały osoby, znajdujące się w taborze lub obok; wypadki z ludźmi wskutek wypadnięcia z taboru lub od uderzenia przedmiotami, które spadły z taboru z półek; wypadki z ludźmi podczas odczepiania lub doczepiania wagonów, hamowania płozami hamulcowymi itp., jeżeli pracę manewrową wykonała drużyna pociągowa; z kategorii wypadków V—17 — wyjazd pociągu na niewłaściwy tor linii dwutorowej, zbiegnięcie taboru na szlak bez następstw, jeżeli to spowodowała drużyna pociągowa, 18 — przejechanie przez pociąg sygnału, nastawionego na „stój" bez następstw; przejechanie przez pociąg sygnału stałego, nastawionego na „wolna droga" w innym kierunku lub na inny tor, niż wyznaczony w rozkładzie jazdy, gdy drużyna pociągowa nie była powiadomiona o zmianie, 19 — zderzenie, najechanie lub wykolejenie taboru, obsługiwanego przez drużynę pociągową, jeżeli nie pociągnęły za sobą ofiar w ludziach lub znacznych strat mienia kolejowego, 20 — rozerwanie się pociągu na szlaku, jeżeli nie spowodowało zderzenia lub wykolejenia, lecz pociągnęło za sobą przerwę w ruchu lub opóźnienie pociągu pasażerskiego ponad 1/2 godziny a towarowego ponad 2 godziny, 21 — zepsucie się parowozu pociągowego lub wagonu na szlaku, jeżeli wywołało przerwę w ruchu lub opóźnienie pociągu ruchu osobowego ponad 1/2 godziny a towarowego ponad 2 godziny, 22 — nieznaczne pożary i wybuchy w pociągach, niezaliczone do wypadków, 26 — kradzieże przesyłek z pociągów.

§ 14.

Za czas ustawowego urlopu wypoczynkowego i delegacji do dni 14 i za czas choroby, nie przekraczającej 2 miesięcy, spowodowanej nieszczęśliwym wypadkiem na służbie, jeżeli w okresie choroby pracownikowi przysługuje wynagrodzenie, wypłaca się premie objęte niniejszymi przepisami z wyjątkiem premii za wykonane pociągokilometry i premii za oszczędne zużycie paliwa.

Wysokość premii w tych przypadkach równa się przeciętnej premii wypracowanej przez pracowników drużyn parowozowych, parowozowni macierzystej, obsługujących taki sam rodzaj pociągów w miesiącu obliczeniowym, jaki obsługiwał pracownik delegowany, urlopowany lub niewykonujący pracy z powodu nieszczęśliwego wypadku.

§ 15. Wypłata premii i zarachowanie wydatków.

Wypłaty premii, określonych niniejszymi przepisami dokonują oddziały mechaniczne dla personelu jednostek służbowych, podległych oddziałowi, jako wypłaty tymczasowe.

Wypłaty premii należy dokonywać w nieprzekraczalnym terminie dnia 18-go następnego miesiąca po miesiącu obliczeniowym. Wydatki z tytułu wypłaty premii objętych niniejszymi przepisami pokrywa się jak następuje:

Do końca roku 1950 wydatki z tytułu premii za właściwe wykorzystanie i utrzymanie parowozów, z tytułu premii za regularność biegu pociągów oraz z tytułu premii za wykonane pociągokilometry pokrywa się z limitów na nakłady eksploatacyjne w podgrupach 411 i 421, zaś w rozliczeniu na klasę 5 z konta drużyn parowozowych.

Wydatki z tytułu premii za oszczędne zużycie paliwa na parowozach w klasie 5 z konta „paliwa do parowozów".

Począwszy od dnia 1 stycznia 1951 r.:

Wydatki z tytułu wypłaty wszystkich premii objętych niniejszymi przepisami, mianowicie, premii za właściwe wykorzystanie i utrzymanie parowozów, za oszczędne zużycie paliwa na parowozach, za regularność biegu pociągów oraz za wykonane pociągokilometry, pokrywa się z limitów na nakłady eksploatacyjne w podgrupach 411 i 421, zaś w rozliczeniu na klasę 5 z konta drużyn parowozowych 53300".

§ 16. Sprawozdanie o wypłaconych premiach.

Po dokonanej wypłacie poszczególnych premii, oddziały mechaniczne przesyłają do przełożonej DOKP sprawozdania o wypłaconych premiach w/g wzorów, ustalonych przez Dyrekcję Generalną K. P.

Analogiczne sprawozdania, obejmujące poszczególne premie z całego okręgu dyrekcyjnego z podziałem na oddziały, przedstawiają DOKP do Dyrekcji Generalnej Kolei Państwowych w terminie do końca miesiąca po miesiącu obliczeniowym.

Parowozownia ....

Załącznik 1 do § 5 ust. 1 Przep. wyk.

Zestawienie zatrudnienia i przebiegu parowozów za miesiąc .... 1951 r.

L. p.	Parowóz Ser. nr.	Zatrudnienie w miesiącu obrachunkowym			Zaliczalna ilość dni postoju w napr. bieżącej	Daty myć w miesiącu		Przebieg między pierwszą i ostatnią datą	Przeciętny przebieg między myciami	Przebieg od ostat. napr. okr. do dnia 1 miesiąca obrachunk.	Ilość poza plan. ocstawień do napr.	Uwagi
		dni	rodzaj pracy	S		poprzednim	obrachunkowym					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13

Sporządził: ....

Kierujący sekcją trakcyjną: ....

Naczelnik parowozowni: ....

Oddział Mechaniczny ....

Parowozownia ....

Załącznik 2 do § 5 ust. 3 Przep. wyk.

Obliczenie premii wyrobionych przez parowozy w miesiącu .... 1951 r.

L. p.	Parowóz Ser. nr.	Stawka S	Rzeczywista ilość godz. pracy Gm.	Ilość dni naprawy c	Premiowana ilość godzin G=Gm−10c	Premia zasadnicza Pz=S×G	Odsetek zwiększenia lub zmniejszenia premii				Ostateczna premia parowozu P $P = Pz \left(1 - \frac{R}{100}\right)$	Miesięczny przebieg par. B	Premia jednostkowa $\frac{P}{B}$
							Za przebieg między myciami r_1−%	Za przebieg po naprawie okresowej r_2−%	Za poza planowe naprawy bieżące r_3−%	$F\% = r1 + r2 - r3$			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14

Oddział Mechaniczny ....
Parowozownia ....

Załącznik 3 do § 6 ust. 5 Przepisów Wykonawczych

Obliczenie premii za wykorzystanie parowozów za miesiąc .... 1951 r.

L. p.	Nazwisko i imię uczestnika premii	Obsługiwane parowozy ser. nr	Premia jednost. p B	Współczynnik funkcyjny a	Przebieg dokonany na parowozie b	Wartość udziału na parowozie przydzielonym		Suma udziałów w zł	Potrącenia w złotych za		Zarobek premiowy
						stałe	doraźnie		zepsucie parowozu lub rozerwanie poc.	Opóźnienia pociągów	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12

Parowozownia ....

Załącznik 4 do § 6 ust. 6 Przepisów Wykonawczych

Wykaz zepsuć parowozów oraz rozerwań i opóźnień pociągów w miesiącu .... 1951 r.

L. p.	Maszynista pomocnik palacz par.	Parowóz Ser. nr	Zepsucie rozerwanie lub najechanie	Data	Nr i rodzaj pociągu	Szlak lub stacja	Opóźnienie w minutach pociągów		UWAGI
							pasażer.	towarow.	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

....
Naczelnik parowozowni

D. O. K. P. ....

Zał. 5
do § 12 Przep. Wyk.

Oddział Ruch.-Handl. (Mech.) ....

Nazwisko i imię ....

Stacja (parowozownia) macierzysta ....

Stanowisko służbowe ....

W Y K A Z

regularności biegu pociągów dla premiowania drużyn konduktorskich i parowozowych za doprowadzenie pociągu do stacji zdania w czasie wskazanym w rozkładzie jazdy w miesiącu ....

Data i godzina odejścia	Nr pociągu	Stacja przyjęcia pociągu przez drużynę konduktorską (parowozową)	Stacja zdania pociągu przez drużynę konduktorską (parowozową)	Data i czas przybycia do stacji zdania pociągu premiowego			Czas zmniejszenia w liczniku opóźnienia pociągu w minutach w mianowniku	Podpis dyżurnego ruchu stacji zdania pociągu (kier. pociągu)	Wysokość dodatku godzinowego i kilometrowego za pociąg podlegający premiowaniu	Premia za doprowadzenie pociągu o czasie wskazanym w rozkładzie jazdy			Premia za zmniejszenie opóźnień poc. zł	Razem zł	Uwagi
				pasażerskiego	zbiorowego towarowego	innych pociągów towarow.				pasażerskiego zł	towarowego zbiorowego zł	innych poc. towar. zł			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16

Podpis pracownika obliczającego premię ....

Podpis zawiadowcy stacji ....
lub podpis naczelnika (zawiadowcy) parowozowni

Oddział Mechaniczny
w ....

Parowozownia Główna
....

Załącznik 6 do § 10 ust. 3 Przpisów Wykonawczych

Zestawienie zarobków i potrąceń z tytułu premii za oszczędne zużycie paliwa na parowozach dla ....

(tytuł służbowy, nazwisko i imię pracownika)

Rok i miesiąc	Obsługiwane parowozy ser. i nr	Wykonywane czynności m-sty, pom. m-sty czy palacza	Współczynnik funkcyjny „a"	Przebieg wykonany na innym parowozie km	Premia jednostkowa (na 1 parow. km) zł i gr	Zarobek premiowy na danym parow. w zł	Kwota za przepał przypadająca na 1 par. km zł i gr	Suma kwot za przepał w zł	Wynik za m-c obrach. premia + dług —	Zaległy dług z poprz. miesięcy	Kwota do wypłaty w bież. mies.	Pozostaje dług na m-c następny	Uwagi
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14

Załącznik 7 do Przepisów Wykonawczych

Przykłady obliczania zużycia dopuszczalnego, premii za oszczędność paliwa i kwot za przepał dla drużyn parowozów:

Normy wyznaczone przez Dyrekcję dla danej serii parowozów:

na 1000 brutto-tono-kilom.	30 kg
na 1 km przebiegu w pociągach i luzem . .	10 kg
na 1 godzinę pracy manewrowej stacyjnej .	130 kg
na 1 godzinę rezerwy pozapociągowej . . .	50 kg

Stawka premiowa S_1 za oszczędzenie 1 tony węgla — 800 zł.

Wykonana przez dany parowóz w miesiącu obrachunkowym praca

bruttotonokilom.	—	4.850.000
przebieg w pociągach	—	4.170 km
przebieg luzem	—	130 km
praca manewrowa stacyjna	—	24 godz.
rezerwa pozapociągowa	—	15 godz.
rzeczyw. zużycia paliwa	—	175,67 ton węgla obl.

Obliczenie rozchodu dopuszczalnego „D".

$D = 30 \times 4850 + 10 \times (4170 + 130) + 130 \times 24 + 50 \times 15 =$
$= 145,500 + 43,000 + 3,120 + 750 = 192,370$ kg $= 192,37$ ton.

Oszczędność D — R = 192,37 — 175,67 = 16,7 ton,

Premia wyrobiona przez parowóz „P 1".

P 1 = 16,7 × 800 = 13.360 złotych.

Przebieg całkowity parowozu rzeczywisty i przeliczeniowy:

4170 + 130 + 120 + 30 = 4.450 km.

Premia jednostkowa (przypadająca na 1 km przebiegu)

$$= \frac{13.360}{4450} = 3 \text{ złote}$$

Wobec tego zapis na marginesie 4-ej strony dziennika pracy parowozów wygląda jak następuje:

Zużycie dopuszczalne węgla:

na bruttotonokilom. — 30 × 4850	=	145,500 ton
na przebieg w pociąg. i luzem 10 × 4300	=	43,000 ton
na pracę manewrową 130 × 24	=	3,120 ton
na rezerwę 50 × 15	=	0,750 ton
Razem		192,370 ton
Zużycie rzeczywiste		175,670 ton
Różnica D — R = +		16,700 ton
Wyrobiona premia 16,7 × 800 =		13,360 zł

Przebieg całkowity parowozu rzeczywisty i przeliczeniowy 4170 + 130 + 120 + 30 = 4,450 km.

Premia jednostkowa (na 1 km. przebiegu)

$$\frac{13.360}{4450} = 3 \text{ złote}$$

W przypadku, gdyby zużycie rzeczywiste było większe od dopuszczalnego i wynosiłoby nie 175,67 tony lecz np. 209,37 tony, tj. parowóz miałby przepał, to po obliczeniu sumy zużycia dopuszczalnego dalsza część zapisu byłaby następująca:

„Razem zużycie dopuszczalne	192,370 ton
zużycie rzeczywiste	209,370 ton
Różnica D — R —	17,000 ton

Część przepału do skreślenia (5% zużycia dopuszczalnego) 192,370 × 0,05 = 9,618 ton.

Przepał do obliczenia kwoty potrącenia:
17,000 — 9,618 = 7,382 tony.

Kwota do potrącenia: 7,382 × 800 5,906 zł.

Kwota do potrącenia przypadająca na 1 km przebiegu =

$$= \frac{5906}{4450} = 1{,}33 \text{ złotego"}$$

Podział kwoty premii między poszczególnych pracowników:

Przypuśćmy, że część przebiegu, mianowicie 1000 kilom. była wykonana przez drużyny trzyosobowe, pozostała część, tj. 3450 km przez drużyny dwuosobowe. W składzie trzyosobowym jeździło dwóch maszynistów, z których pierwszy wykonał 600 kilom., drugi 400 km., pomocników jeździło trzech, przebieg pierwszego wynosił 400 kilom., drugiego 350 kilom. i trzeciego — 250 kilom., palaczy jeździło dwóch, z których pierwszy wykonał 600 kilom., drugi zaś 400 kilom.

W składzie dwuosobowym jeździło 4 maszynistów, z przebiegiem 1200, 1000, 750 i 500 kilom., oraz pięciu pomocników z przebiegiem 1000, 900, 700, 500 i 350 km.

Premia jednostkowa przy drużynach trzyosobowych wynosi: dla maszynisty 3 × 0,5 = 1,5 zł, dla pomocnika 3 × 0,3 = 0,9 zł i dla palacza 3 × 0,2 = 0,6 zł.

Premia jednostkowa przy drużynach dwuosobowych wynosi: dla maszynisty — 3 × 0,6 = 1,80 zł, dla pomocnika — 3 × 0,4 = 1,20 zł.

Zarobki premiowe poszczególnych pracowników drużyn trzyosobowych wynoszą:

maszyniści: pierwszy 1,5 × 600 = 900 zł, drugi — 1,5 × 400 = 600 zł,

pomocnicy: pierwszy — 0,9 × 400 = 360 zł, drugi — 0,9 × 350 = 315 zł, trzeci — 0,9 × 250 = 225 zł, palacze: pierwszy — 0.6 × 600 = 360 zł, drugi — 0,6 × 400 = 240 zł.

Zarobki premiowe pracowników drużyn dwuosobowych wynoszą: maszyniści: I — 1,80 × 1200 = 2,160 zł, II — 1,80 × 1000 = 1,800 zł, III — 1,80 × 750 = 1.350 zł, IV — 1,80 × 500 = 900 zł, pomocnicy: I — 1,20 × 1000 1,200 zł, II — 1,20 × 900 = 1,080 zł, III — 1,20 × 700 = 840 zł, IV — 1,20 × 500 = 600 zł, V — 1,20 × 350 = 420 zł.

W analogiczny sposób należałoby podzielić między poszczególnych pracowników kwotę do potrącenia za przepał 5906 złotych w przypadku, gdyby parowóz zrobił przepał.

88

Obwieszczenie Służby Mechanicznej z dnia 25 listopada 1950 r. o ogłoszeniu przepisów w sprawie premiowania pracowników parowozowni przedsiębiorstwa PKP za oszczędne zużycie paliwa na parowozach normalnotorowych.

Służba Mechaniczna DGKP ogłasza „Przepisy wykonawcze do zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 28 czerwca 1950 r. w sprawie premiowania pracowników parowozowni przedsiębiorstwa PKP za oszczędne zużycie paliwa na parowozach normalnotorowych", wydane w dniu 30 czerwca 1950 r. Nr III 2d-430/9/50 z uwzględnieniem zmian, wprowadzonych pismem z dnia 18 listopada 1950 r. Nr III/2d-430/10/50.

Nr III/2d-430/14/50.

Dyrektor Służby Mechanicznej; w/z **G. Milewski**

Załącznik do obwieszczenia Służby Mechanicznej z dnia 25 listopada 1950 r. (poz. 88).

Przepisy wykonawcze wydane dnia 30 czerwca 1950 r. do zarządzenia Ministra Komunikacji z dnia 28 czerwca 1950 r. w sprawie premiowania pracowników parowozowni przedsiębiorstwa PKP, za oszczędne zużycie paliwa na parowozach normalnotorowych (§ 6 Dz. Urz. M. K. Nr 11, poz. 222).

§ 1. Obliczanie i podział premii.

Przy obliczaniu premii dla pracowników parowozowni według wzoru, podanego w § 3 ust. 2 zarządzenia zasadniczego, zużycie dopuszczalne „Dw" i zużycie rzeczywiste „Rw" należy obliczać, sumując zużycie dopuszczalne i rzeczywiste wszystkich parowozów przydzielonych do danej parowozowni, niezależnie od tego, czy parowozy są stacjonowane w siedzibie parowozowni, czy też w podległych stacjach trakcyjnych. Do zapisywania powyższych danych należy zużytkować wolne rubryki 60, 61 i 62 w miesięcznych zestawieniach ogólnych wyników z dzienników pracy parowozów, i zmieniając odpowiednio nagłówki tych rubryk, wpisać: w rubryce 60-ej dopuszczalne zużycie węgla, w rubryce 61 — rzeczywiste zużycie węgla, a w rubryce 62 — oszczędność ze znakiem + lub przepał ze znakiem —.

Kwoty premii, przypadające dla poszczególnych parowozowni, dzieli się pomiędzy pracownikami tych jednostek służbowych podług klucza, podanego niżej w § 2. Klucz ten określa ilość udziałów dla pracowników na poszczególnych stanowiskach służbowych.

Dla obliczenia premii poszczególnych pracowników należy przede wszystkim określić wartość jednego udziału i w tym celu zsumować ilości udziałów, przyznane wszystkim uczestnikom premii. Dzieląc ogólną kwotę premii, wyrobionej przez parowozownię, przez sumę udziałów wszystkich uczestników premii, otrzymujemy wartość jednego udziału; wartość udziału, pomnożona przez ilość udziałów, przyznanych danemu pracownikowi, określa wysokość premii tego pracownika, przy przepracowaniu pełnego miesiąca.

Przykład obliczeń premii podany jest w załączniku.

§ 2.

Wykaz ilości udziałów, przysługujących poszczególnym uczestnikom premii za oszczędne zużycie paliwa na parowozach w parowozowniach.

L. p.	Stanowisko służbowe	Granice ilości udziałów
1	Zawiadowca stacji kierujący stacją trakcyjną	6 — 8
2	Palacz parowozowni	14 — 18
3	Przemywacz kotłów parowozowych	12 — 14
4	Pomocnicy przemywacza kotłów	9 — 10
5	Przebijacze i przedmuchiwacze rur płomiennych parowozów.	10 — 12

§ 3. Premie za niepełny miesiąc pracy.

Pracownikom, którzy pełnili służbę związaną z gospodarką cieplną przez niepełny miesiąc, należy ilości przysługujących za miesiąc udziałów odpowiednio zmniejszyć. Np. za 20 dni służby przyjmuje się 2/3 normalnej ilości udziałów, przyczym ewentualnych ułamków nie uwzględnia się, zaokrąglając je w górę lub w dół według uznania wyznaczającego ilości udziałów.

§ 4. Wypłata premii i zarachowanie wydatków.

Wypłaty premii, określonej niniejszymi przepisami, dokonują oddziały mechaniczne dla personelu jednostek służbowych podległych oddziałowi, jako wypłaty tymczasowe.

Wypłaty premii należy dokonywać w nieprzekraczalnym terminie dnia 18-go następnego miesiąca po miesiącu obliczeniowym.

Wydatki z tytułu premii pokrywa się do końca 1950 r. z rozchodówek sploatacyjnych, przewidzianych na paliwo dla parowozów.

Natomiast począwszy od 1 stycznia 1951 r. wydatki z tytułu premii pokrywa się w klasie 5 jak następuje:

1) premia dla zawiadowców stacji, kierujących stacjami trakcyjnymi z konta 5301,
2) premia dla palaczy parowozowni z podkonta 53307,
3) premia dla przemywaczy kotłów parowozowych i ich pomocników z podkonta 53306,
4) premia dla przebijaczy i przedmuchiwaczy rur płomiennych parowozów z podkonta 53305.

§ 5. Pozbawienie lub zmniejszenie premii.

W razie stwierdzenia niewłaściwego wykonywania czynności służbowych, związanych z gospodarką cieplną przez poszczególnego pracownika, naczelnik (zawiadowca) parowozowni może zmniejszyć lub całkowicie skreślić premię, przypadającą danemu pracownikowi za dany miesiąc. O zastosowaniu tego rygoru naczelnik (zawiadowca) parowozowni wydaje piśmienną umotywowaną decyzję, odpis której doręcza się danemu pracownikowi.

Decyzja o skreśleniu premii pracownikowi powinna być uzgodniona z zarządem miejscowego Koła ZZK

Załącznik do § 1 przepisów wykonawczych

Przykład obliczania premii węglowej dla pracowników parowozowni.

Suma zużycia dopuszczalnego dla wszystkich parowozów przydzielonych do danej parowozowni głównej i podległych jej stacyj trakcyjnych Dw = 4.800 ton.

Zużycie rzeczywiste węgla na tychże parowozach Rw = 4.400 ton.

Stawka premiowa, wyznaczona przez Dyrekcję Generalną K. P.

S = 60 zł.

wtedy: uzyskana oszczędność = 4.800 — 4.400 = 400 ton wyrobiona przez parowozownię premia

P = 60 × 400 = 24.000 złotych.

Jeśli ogólna ilość udziałów wszystkich uczestników premii wynosi 320 udziałów, to wartość jednego udziału =

$$= \frac{24.000}{320} = 75 \text{ zł.}$$

W razie wyznaczenia poszczególnym pracownikom podanych niżej ilości udziałów, wysokość premii tych pracowników wyniesie:

palacz parowozowni—udziałów 13, premia 75×13=975 zł

inny palacz parowozowni — udziałów 12, premia 75 × 12 = 900 zł, przebijacz rur płom. udziałów 9, premia 75 × 9 = 675 zł.

W przypadku, gdyby zużycie rzeczywiste było większe od zużycia dopuszczalnego i wynosiło nie 4.400 lecz np. 5.000 ton, to powstałby przepał w wysokości R w — Dw = 5.000 — 4.800 = 200 ton.

Jeśli procent „n" od zużycia dopuszczalnego, który określa górną granicę przepału nie branego w rachubę i ulegającego skreśleniu, został wyznaczony w wysokości n = 2% to od przepału 200 ton odlicza się część ulegającą skreśleniu, która wynosi:

$$\frac{4800 \times 2}{100} = 96 \text{ ton}$$

Nadwyżkę zaś przepału tj. 200 — 96 = 104 tony, bierze się do obliczenia kwoty do potrącenia, która wynosi Z = 104 × 60 = 6.240 zł.

Wartość 1 udziału do potrącenia:

$$\frac{6240}{320} = 19,5 \text{ zł.}$$

Potrącenia, przypadające na poszczególnych uczestników, oblicza się w sposób analogiczny jak premię, mnożąc wartość 1 udziału do potrącenia przez ilość udziałów, wyznaczoną pracownikowi.

DZIAŁ SŁUŻBY DROGOWEJ.

89

Zarządzenie Dyrektora Generalnego Kolei Państwowych z dnia 7 grudnia 1950 r. o zatwierdzeniu „Przepisów obsługi urządzeń centralnego ogrzewania wodnego i parowego niskoprężnego — Nr D. 53".

Niniejszym zatwierdza się „Przepisy obsługi urządzeń centralnego ogrzewania wodnego i parowego niskoprężnego — Nr D. 53", które ukażą się w osobnym wydaniu.

Zarządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Nr IV-1d-301/116/50.

Dyrektor Generalny Kolei Państwowych: **Inż. A. Bader**

Adres Redakcji: Dyrekcja Generalna Kolei Państwowych — Warszawa, ul. Chałubińskiego 4, Biuro Organizacji.

Tel. wewn. DGKP Nr 14-55.

Adres Administracji: Administracja Wydawnictw DGKP — Warszawa, ul. Chałubińskiego 4. Tel. wewn. DGKP 337.

Konto czek. PKO Nr I-658.

Warunki prenumeraty; kwartalnie 9.00 zł, półrocznie 15.00 zł, rocznie 24.00 zł. Cena pojedyńczego numeru 2.82 zł. Do nabycia w Administracji Wydawnictw i Składnicach Taryfowych DOKP

Druk. Zakłady Graf. PKP w Warszawie. Nakład 10.000 Zam. nr 852, wykonano 13.I.51. 2-B-11513.